MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.**
Telefon Vester 312 x.

Nr. 26. **Lørdag den 20. Oktober 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Hvorledes dansk Foretagsomhed og det private Initiativ kvæles af dansk Lovgivning.

Fra **Dansk Automobilselskabs Formand, Kaptejn Block,** *har vi modtaget nedenstaaende Redegørelse, som vi aftrykker in extenso.*

Artiklen behøver ingen Kommentarer; den klare, kortfattede og forretningsmæssige Beretning om, hvad Selskabet har foretaget sig, hvorledes det har forsøgt overalt med Oprettelse af nye Ruter, hvor disse virkelig tiltrængtes; Fortællingen om, hvorledes det overalt, og Gang paa Gang har løbet Panden mod en uigennemtrængelig, kinesisk Mur af bureaukratisk Dumhed, Politiforbud, Amtsraadsforbud, Magistratsforbud, Lovparagrafer, endelig Uforstand og barnagtig Ængstelse fra Publikums Side — alt dette forklarer tydeligere end mange Ord, hvilken ubodelig pekuniær Skade vor fjollede Automobillov gør Landet, og hvilket Tryk den lægger paa enhver sund Udvikling.

Herregud, hvorlænge skal dog den Periode vare, hvor det danske Politi og de danske Lovgivningsmyndigheder tror sig kaldede til at være Barnepiger for et oplyst, intelligent Folk!

Hr. Redaktør!

I flere Blade er der fremkommet urigtige Meddelelser om det i 1904 startede „Dansk Automobilselskab", hvorfor jeg beder Dem godhedsfuldt optage efterfølgende nærmere Forklaring af D. A. Selskabs Forhold, da Sagen har sin Betydning for senere Forsøg i Retning af at skaffe hurtigere og hyppigere Postforbindelser paa Steder, hvor Jernbaner ikke kunne betale sig. Dette var nemlig Selskabets Hovedformaal, og Postvæsenet, særlig saavel afdøde som den nuværende Generalpostdirektør, ydede Selskabet stor Opmuntring og Støtte samtidig med at den daværende Trafikminister Hage viste denne Sag betydelig Interesse. — De Mænd, der satte Penge i Selskabet, gjorde dette vel vidende, at det var et Forsøg med noget uprøvet, der kun kunde give ringe Fordel imod stor Risiko; men man fandt Sagen af saa stor Interesse og Betydning, at man vilde vove Forsøget **i Tillid til, at Autoriteterne vilde have samme Opfattelse.**

Selskabet indsendte 8 Andragender om Natkørselstilladelse paa Bornholm, Sjælland, Lolland Faltser og Fyn, men fik kun to bevilgede, nemlig for Assens—Aarup Ruten og Dragør Ruten. Selskabet begik den Fejl at købe Materiel forinden nævnte Kørselstilladelse var givet, men dels tænkte man sig ikke Muligheden af en saa afgjort Modstand fra Amtsraadenes Side, dels maatte Materiellet bestilles ca. 5 Maaneder forinden det skulde bruges, og Sommeren 1905 vilde være gaaet uden Kørsel.

Materiellet bestiltes paa Pariser-Udstillingen hos tre af Frankrigs første Automobilfabrikker, hvoraf navnlig de to „Brillié" og „Delahaye" har leveret Hundrede af Omnibusser i Frankrig og England. Vognene kom i Løbet af Sommeren og tilfredsstillede fuldt ud Fordringerne til driftssikkert og godt Materiel.

Der købtes ialt 10 franske Vogne og uddannedes et tilsvarende Antal Chauffører. Forholdene medførte, at disse i lang Tid holdtes gaaende uden Anvendelse af Mangel paa Ruter, og da der endelig blev kørt, vilde fire Vogne have været tilstrækkeligt.

Fordelene ved en Centralisation af Driften med Automobilomnibusser skulde være, dels Udnyttelsen af de indvundne Erfaringer, dels den, at en Reservevogn var tilstrækkelig til to à tre Ruter.

Selskabet kørte paa Stubbekøbing—Nørre Alslev, og i over et Aar paa Nykøbing—Nysted uden Post, men stadig i Haab om at faa Natkørselstilladelse. Dette lykkedes ikke, **og dog vare Turene blevne planmæssigt gennemførte og ikke et eneste Kørselsuheld var at notere.** *Ligeledes drev Selskabet i flere Maaneder Assens—Aarup Ruten med stort Tab, stadig i Haab om at erholde Natkørselstillladelse paa Svendborg—Faaborg—Assens, og da ogsaa dette Haab glippede, begyndte man at indse, at vort Land ikke var modent til det moderne Befordringsmiddel.*

Efter et kort Forsøg mellem Rudkøbing og Spodsbjerg for Sydfynsk Dampskibsselskab — en Rute der maatte opgives paa Grund af den eksisterende Befordringspligt og dermed forbundne Rettigheder, tabtes Interessen for at gøre yderligere Forsøg.

Stort Folkehold og stort Materiel uden Udsigt til Anvendelse uden paa enkelte spredte Ruter, der gav stort Tab, maatte nødvendigvis udsuge Selskabets Midler, og det blev nødvendigt at standse Driften helt.

Dragør Ruten kunde vel have været opretholdt uden Tab, men de ganske utilladelig daarlige Vejforhold indenfor Københavns Kommune, de mange Politiforbud om langsom Kørsel gennem Sundbyerne i daarligt Vejr, der ofte foranledigede Forsinkelser af Posten og deraf flydende Bøder, Magistratens Forbud imod at optage Passagerer gennem Sundbyerne maatte nødvendigvis betage Selskabet Lysten til at fortsætte Driften Vinteren igennem.

Selskabet har nu besluttet at afhænde en Del af sit Materiel. Havde der ved Automobillovens Revision vist sig Tegn til Mulighed af at opnaa gunstigere Tider, vilde Selskabet have fortsat sin Virksomhed og derved sandsynligvis have kunnet indvinde de to Aars Driftstab, samtidig med at udnytte Anlægskontoen, der nu maa siges at være tabt.

Da brugt Automobilmateriel ikke staar højt i Kurs vil der tabes meget paa denne Konto, og der vil kun blive lidt tilbage af Aktie-Kapitalen.

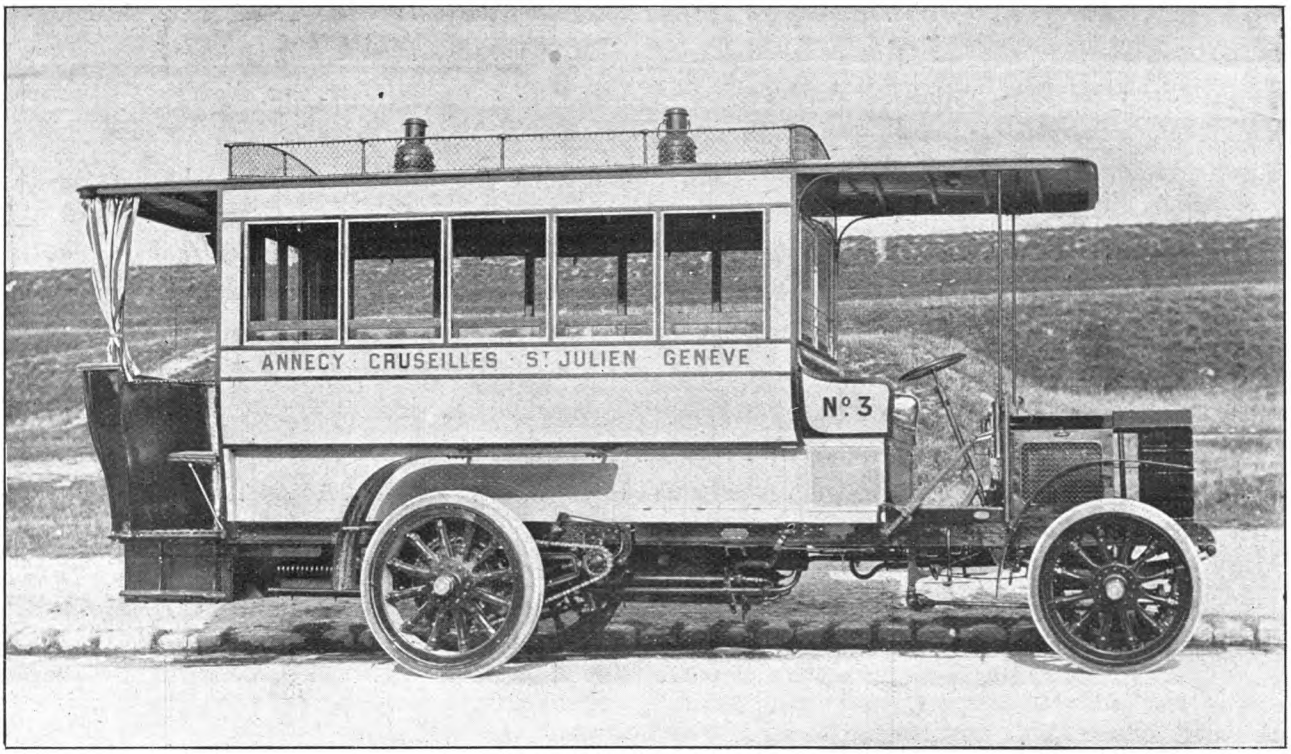
Denne er fejlagtig opgivet til at være 300,000, den er kun 200,000, da Aktionærerne ikke have indbetalt det fulde Beløb, og ifølge Loven ikke er forpligtet hertil.

Tabet af nævnte ikke ubetydelige Beløb er uden Betydning for Samfundet, men det tjener ikke vore Autoriteter, særlig ikke vore Amtsraad til Ære, at de saa krast have modsat sig et Fremskridt i Befordringsvæsenet, der dog før eller senere maa komme. Autoriteterne burde have belært og raadet Befolkningen, i Stedet for som nu at alarmere den ved at male Automobilen paa Væggen som en ildspyende Drage.

Ulykker, som den ved Aarhus, der udelukkende havde sin Aarsag i overdreven Nervøsitet fra **Kuskens** *Side, kommer over vore vise Raadgiveres Hoveder.*

Automobildriften kan hæmmes i sin Udvikling, til Skade for mange, til Gavn for ingen, den **kan** *ikke standses uden til Skam og Spot for Udlandet, og Opretholdelsen af de meningsløse Natkørselsforbud vil blive optegnet paa et Mindeblad i Danmarks Kulturhistorie.*

sign. Kapt. Block.

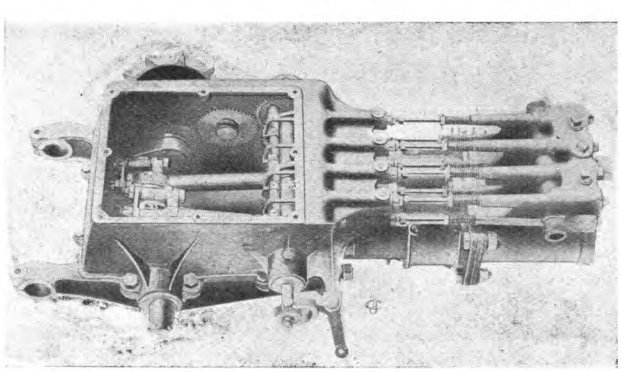


Dampomnibus Darracq-Serpollet.

Darracq-Serpollet-Dampomnibusser.

Skønt Dampautomobilet som bekendt er meget ældre end Automobilet med Eksplosionsmotor, har det dog i lang Tid ikke udviklet sig nær saa stærkt som det sidste. I de sidste Par Aar er der dog sket betydelige Fremskridt, navnlig m. H. t. Dampens Kondensation og Overhedning samt Konstruktionen af selve Dampmaskinen.

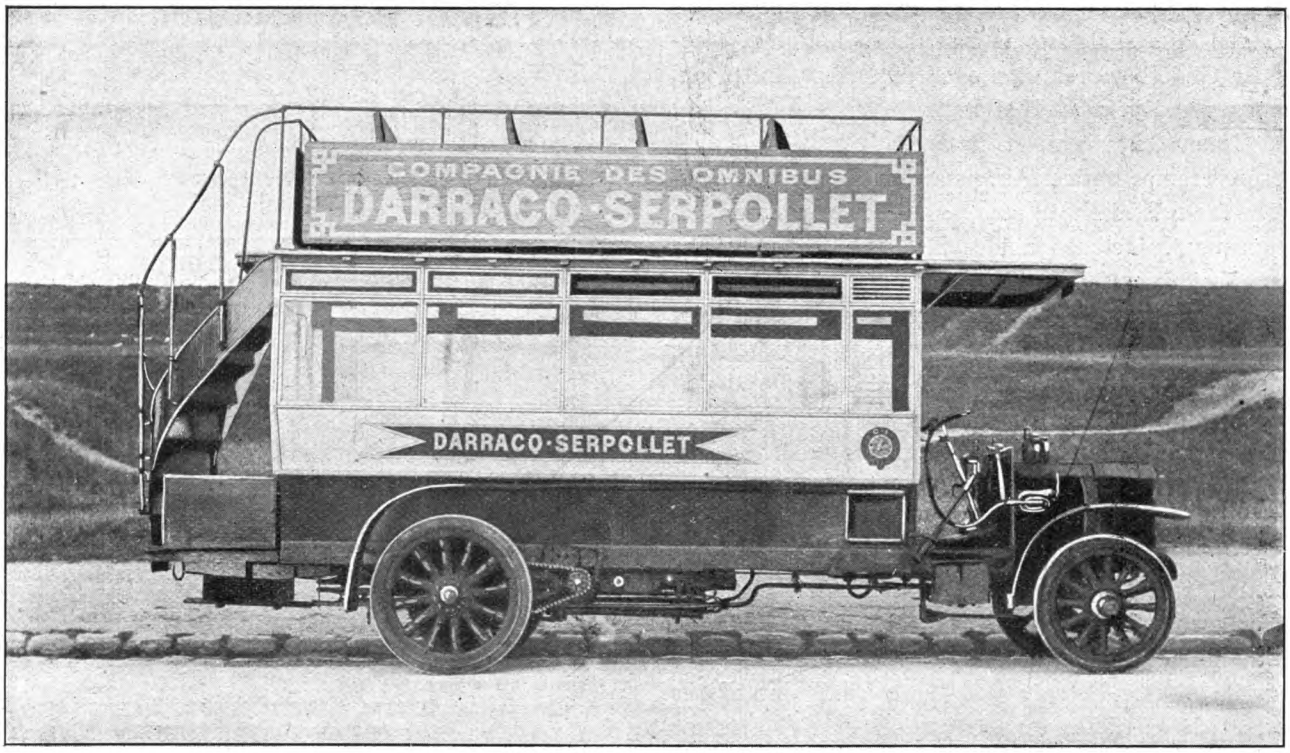
Dampmaskinen har jo mange Fordele fremfor Benzinmotoren. Den er i saa høj Grad elastisk og kan arbejde med saa forskelligt Omdrejningsantal, at man med dem fuldstændig kan undvære Veksel-



drevet, som jo tager en betydelig Del af Kraften. Hertil kommer endda Dampmaskinens Egenskab at kunne gaa bak og at kunne arbejde med Benzin, Petroleum, Sprit, Solarolie osv., saa at man overalt kan skaffe det fornødne Brændselsmateriale.

Man forstaar derfor, at enkelte Konstruktører, for at opnaa alle disse betydelige Fordele, med Sejghed har holdt fast ved deres Ideer m. H. t. Dampens Anvendelse i Automobilbygning. Enkelte af dem har da set deres Anstrengelser kronede med Held og har opnaaet rent ud glimrende Resultater, og blandt dem hører i første Række den franske Ingeniør Serpollet, Skaberen af den verdensberømte Kedel, som er opkaldt efter ham.

Vi bragte fornylig den Notits, at Serpollet var gaaet sammen med den fine franske Automobilfabrik Darracq om Oprettelsen af et Aktieselskab paa $12^1/_2$ Million frcs. udelukkende for Bygning af Dampomnibusser, og at Firmaet Chas. V. Nielsen i København havde overtaget Selskabets skandinaviske Repræsentation. Vi skal i Dag bringe Afbildninger og en kort Beskrivelse af disse Vogne.

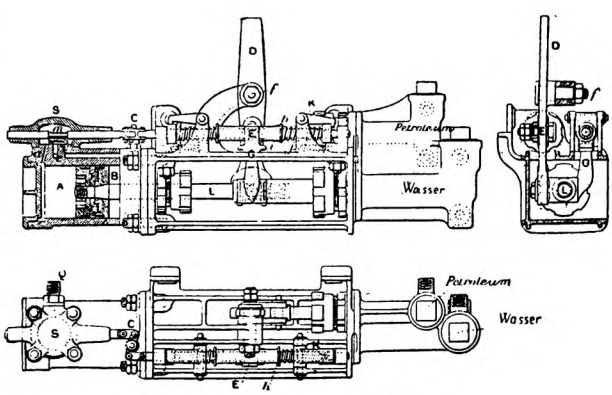


Dampomnibus Darracq-Serpollet.

Et Blik paa Fotografierne vil straks vise, at Darracq-Serpollet-Dampomnibusserne har overmaade stor ydre Lighed med de almindelige Benzinvogne. Ligheden er opnaaet ved, at Kedlen er anbragt foran under en elegant, rund Forkasse, paa det Sted, hvor Motoren er anbragt paa Benzinvognene, medens Dampmaskinen er anbragt der, hvor man ellers har Vekseldrevet.

Omnibusserne bygges kun i 2 Typer:
en paa $^{20}/_{25}$ HK. med Plads til 30 Personer, Pris 22,500 frcs. og
en anden paa $^{30}/_{40}$ HK. med Topsæder og Plads for 36 Personer, Pris 24,000 frcs.

Det, der særlig kendemærker Serpollet-Vognen, er, at dens Kedel i og for sig ikke arbejder med noget virkeligt Vand- eller Dampforraad. Dens øjeblikkelige Energi og dermed Motorens Krafudvikling er stadig afhængig af den tilførte Mængde Vand, som øjeblikkeligt omdannes til overhedet Damp (hvorfor denne Kedel ogsaa kaldes „Lynkedel"). For nu uden Spild af Brændselsmateriale til enhver Tid at kunne fordampe denne større eller mindre Vandmængde, maa den Mængde Petroleum, som ledes til Brænderen stadig staa i et bestemt Forhold til den Mængde Fødevand, som kommer ind i Kedlen. Afbildningen viser, hvorledes Vand- og Brændselspumpen (til højre) begge drives ved samme Dampcylinder (til venstre); Vandpumpens Stempel har samme Slaglængde som Dampstemplet, medens Brændselspumpens Stempel har en



Vand- og Forbrændingsstof-Pumpe.

mindre Slaglængde, ved at der er indskudt Vægtstangen D.

Damppumpens Spildedamp benyttes til at skaffe Kedlen det fornødne Træk, og man undgaar herved fuldstændig den grimme Skorsten. Fødevandet, Brændselsmaterialet og den til Forbrændingen fornødne Luftmængde tilføres i rigtigt Forhold.

Damppumpen har Plangliderstyring. For at Styringen ikke skal komme paa det døde Punkt, foregaar Gliderbevægelsen meget pludseligt. Dette opnaas ved Hjælp af Fjedren h.

Naar Dampstemplet gaar fra venstre til højre, tager Stempelstangen Vægtstangen G med og trykker først Fjedren h sammen. Denne yder en vis Modstand, idet den holdes fast ved Krogen k paa en Vinkelvægtstang. Gaar Stemplet nu videre til højre, vil Anslaget imod Vægtstangen j give Krogen fri; med et kraftigt Ryk trækker Fjedren nu den Aksel, hvorpaa den sidder, til højre; ved den dobbeltarmede Vægtstang C skydes Dampglideren herved til venstre, og man opnaar saaledes den rigtige Dampfordeling for Dampstemplets næste modsatrettede Bevægelse osv.

Med Fødepumpen er forbunden en Oliepumpe, som tilfører Dampen Olie, forinden den træder ind i Motoren. Ved denne Anordning bliver Gnidningen altid proportional med Motorkraften.

De største Fordele ved disse Dampomnibusser er, at de er fri for Lugt, Rystelser eller Støj, samt at de er meget sikre og økonomiske i Driften. Petroleumsforbruget varierer fra $0,_5$ til $0,_6$ Liter pr. km., og Fabriken garanterer, at Vedligeholdelsesomkostningerne ikke overskrider 1200 frcs. om Aaret, hvorved man kan regne med Amortisation i Løbet af 8 à 10 Aar.

I Modsætning hertil foreligger Beretninger om Benzin-Omnibusserne i London, som skal koste mellem 4000 og 5000 frcs. i aarlig Vedligeholdelse, hvorved man maa regne med fuldstændig Amortisation i Løbet af 2 à $2^1/_2$ Aar.

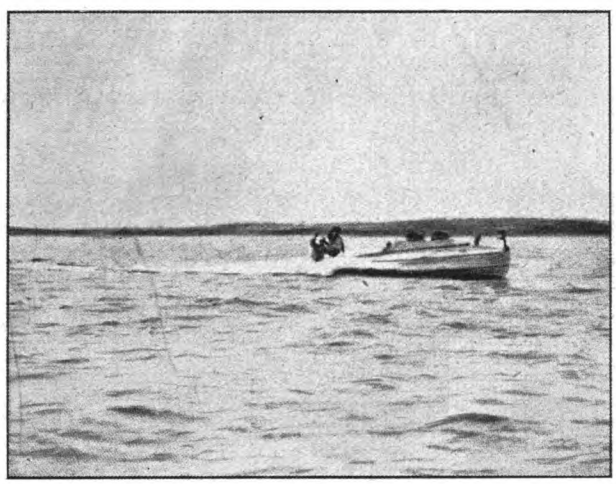
Darracq-Serpollet-Dampomnibusserne er allerede i regelmæssig Drift paa flere Steder. Blandt andet har der i sidste Sæson været drevet en Linie fra Nizza til La Turbie over en Strækning paa 18 km. med en mindste Stigning af 10 % — paa sine Steder betydeligt mere. Vognen, der fuldt belastet vejer 4000 kg. har med sine 16 Passagerer løbet en Fart af 30 km. i Timen uden en eneste Standsning under hele Sæsonen.

Flytning.

Det bekendte Cykle- og Automobilfirma, *Paul Christensen, Frederiksborggade 6,* flytter paa Grund af Forretningens overhaandtagende Udvikling til Oktober Flyttedag til de store, velindrettede Lokaler i den nye Ejendom *Kronborg* paa *Vandkunsten.*

Motorbaade-Sporten.

Motorbaade-Sporten, der har ført en underlig hensygnende Tilværelse gennem denne Sæson, har ligesom mandet sig op i September, Sæsonens



Antoinette IV.

sidste Maaned, hvor der er holdt ikke mindre end tre store Motorbaade-Regattaer.

Den første Regatta blev holdt ved *Burnham* den 13., 14. og 15. September af „British Motorboat Club".

Blandt de store Væddeløbsbaade kom Kampen den første Dag til at staa mellem Lionel Rothschild's *„Yarrow-Napier"* og S. F. Edge's *„Napier III"*. „Yarrow-Napier" sejrede dog overlegent med en Gennemsnitsfart af 22,9 Sømil i Timen, medens „Napier III" kun opnaaede 21,2.

Hovedbegivenheden var dog Handicap-Løbet mellem Krydsere over 9 M. Scratchbaaden *„Swifsure"*, som passerede Maalet som Sejerherre, havde en Gennemsnitsfart af 14,5 Sømil i Timen. Den fik dog kun 2den Præmie, idet den sidst indkomne *„Toneyé"* havde faaet 1 Tim. 37 Min. 14 Sek. forud og derved opnaaede Førstepræmie.

Den anden Dag, Fredag den 14. September, var Løbene ikke meget interessante. Kun „Yarrow-Napier" var god og opnaaede en Middelhastighed af 24 Sømil i Timen.

Endelig den sidste Dag var Vejret meget ugunstigt; det blæste stærkt og Regnen strømmede ned. Denne Dag skulde Mesterskabet over en Mil i flyvende Start afgøres. Kun „Yarrow-Napier" og „Napier III" deltog. Tiderne blev:

„Yarrow-Napier“
med Strømmen 2 Min. $15^{2}/_{5}$ Sek.
mod „ 2 „ $29^{3}/_{5}$, „
„Napier III“
med Strømmen 2 Min. $33^{2}/_{5}$ Sek.
mod „ 2 „ $47^{1}/_{5}$ „

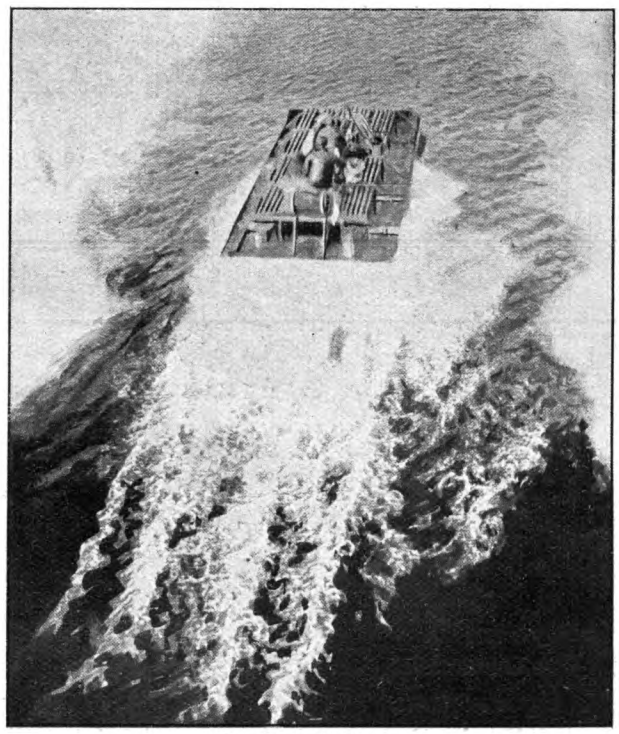
„Yarrow-Napier“'s Gennemsnitshastighed blev 22,59 Sømil; med Strømmen 26,58 og mod Strømmen 24,16. Den vandt saaledes Mesterskabet for i Aar.

* * *

Søndag den 16. September holdt den „kejserlige Automobil Klub“ og den „tyske Motorbaade Klub“ den første fælles Indsø-Regatta paa Müggelsee. Trods det øsende Regnvejr havde det for Berlinerne ret ukendte Skuespil dog trukket Tusinder af Tilskuere ud langs Søens Bred, i Tilskuerdampere, og i private Fartøjer.

En Skuffelse var det, at de store Væddeløbsbaade helt udeblev; hverken den 300 HK „La Lorraine“ eller den 240 HK „Sea-Sick“ mødte ved Starten. Derved blev den 160 HK 16-cylindrede „Antoinette IV“ ene om at repræsentere de store Baade, men den gjorde det ogsaa paa en overordentlig glansfuld Maade. Trods det, at den to Gange tog fejl af den daarligt markerede Bane, opnaaede den dog en Gennemsnitsfart af 21,8 Sømil i Timen.

I øvrigt var det væsentligst mindre Baade, som deltog i Løbene, og da danske Læsere formodentlig hverken kender Navn eller øvrige Data for disse Smaabaade, kan de enkelte Detajl-Resultater næppe have større Interesse. Kun det ene Resultat er af Betydning, at Motorbaade-Sporten virkelig er fornøjelig, og burde dyrkes i langt højere Grad, end



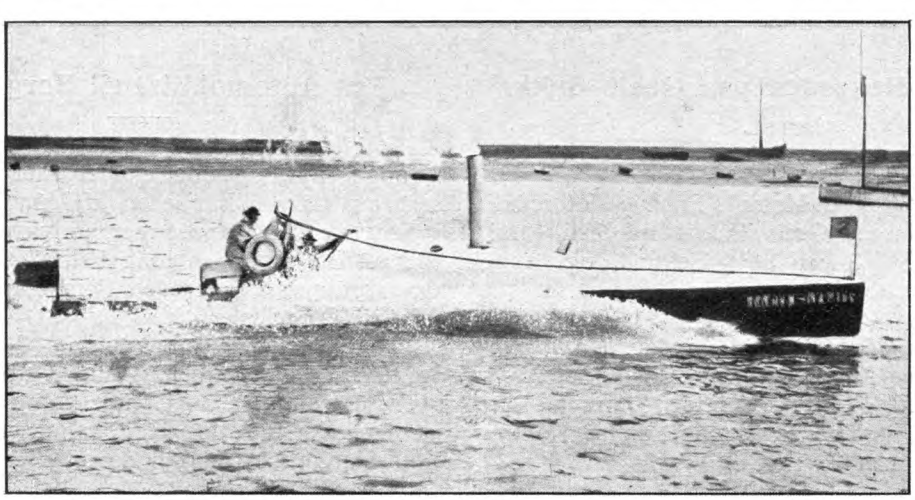
Lamberts Glidebaad.

det er Tilfældet herhjemme, hvor drakoniske Lovbestemmelser ligesom synes at jage Motormænd fra de støvede Landeveje ud paa de friske Vover.

* * *

Endelig fandt den samme Dag — den 16. September — ved *Javisy* i Frankrig en Motorbaade-Regatta Sted, som blev særlig interessant ved de deltagende Glidebaade. Trods Regnvejret var der over 10,000 Tilskuere ved Løbet.

Vort Billede viser *Lambert*'s Glidebaad i fuld Fart. I Løbet for de store Væddeløbsbaade blev den Nr. 2 over 60 Km. i 2 Tim. 23 Min. 27 Sek.



„Yarrow-Napier“.

OFFICIEL MEDDELELSE
fra „Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark".

Statistik over Befordringsulykker i Danmark

Februar 1906

Art	Ulykker		Tilskadekomne			
	Antal	Ialt	Saarede	Ialt	Dræbte	Ialt
I. **Hestevogne:**						
a) Løbske Heste	22		11			
b) Overkørsler	8		7		1	
c) Væltede Vogne	6		4			
d) Sammenstød mellem 2 Vogne	2		2			
e) Vogn i Stykker	1					
f) Spring paa eller Fald fra Vogn	5	44	5	29		1
II. **Automobiler:**						
a) Overkørsler						
III. **Cycler:**						
a) Overkørsler	1	1	1	1		
IV. **Sporvogne:**						
a) Overkørsler	2	2	2	2		
V. **Jernbaner:**						
a) Overkørsler	3		2		1	
b) Spring af eller paa	2		1		1	
c) Rangering	1		1			
d) Af Sporet	1					
e) Overkørt af Trolje	1	8	1	5		2
VI. **Hestevogne og Automobiler:**						
a) Heste sky for Automobiler	2	2	3	3		
VII. **Hestevogne og Cykler:**						
a) Overkørsler	1	1	1	1		
VIII. **Hestevogne og Sporvogne:**						
a) Sammenstød	1	1	1	1		
IX. **Hestevogne og Jernbaner:**						
a) Heste sky for Jernbaner	1	1				
Ialt		60		42		3

Motorcykle-Rekorden paa Geels Bakke slaaet.

Man vil erindre, at „Motor"s Præmie-Motorcykle den 15. Juli klarede Geels Bakke fra Sten 1 Mil 39 til Sten 2 Mil 2 paa $36^3/_5$ Sekund, og denne Præstation blev den Gang af de fleste anset for ganske uventet.

Imidlertid er denne Rekord Søndag den 7. Oktober blevet slaaet betydeligt, idet Konstruktør *Niels Petersen* paa en 4 HK „*Danica*"-Motorcykle har tilbagelagt den samme Strækning, under Kontrol af 3 Tidtagere, paa 23 Sek.

Fra Automobilist til Borgmester.

At blive Borgmester ved Hjælp af Automobiler er noget nyt, og dog er det sket i den lille By Berg om Laim i Nærheden af München, hvor den forhenværende Operasanger, nuværende Godsejer Michael Brandner, en ivrig Fremskridtsmand, som har gjort meget for Stedets Forskønnelse, er bleven valgt til Borgmester.

Under Valghandlingen gjorde det Udslaget, at Brandner havde arbejdet stærkt for at forbedre Byens Forbindelse med München og fornylig havde sat igennem, at der blev aabnet en Linie med Motoromnibusser mellem de to Byer.

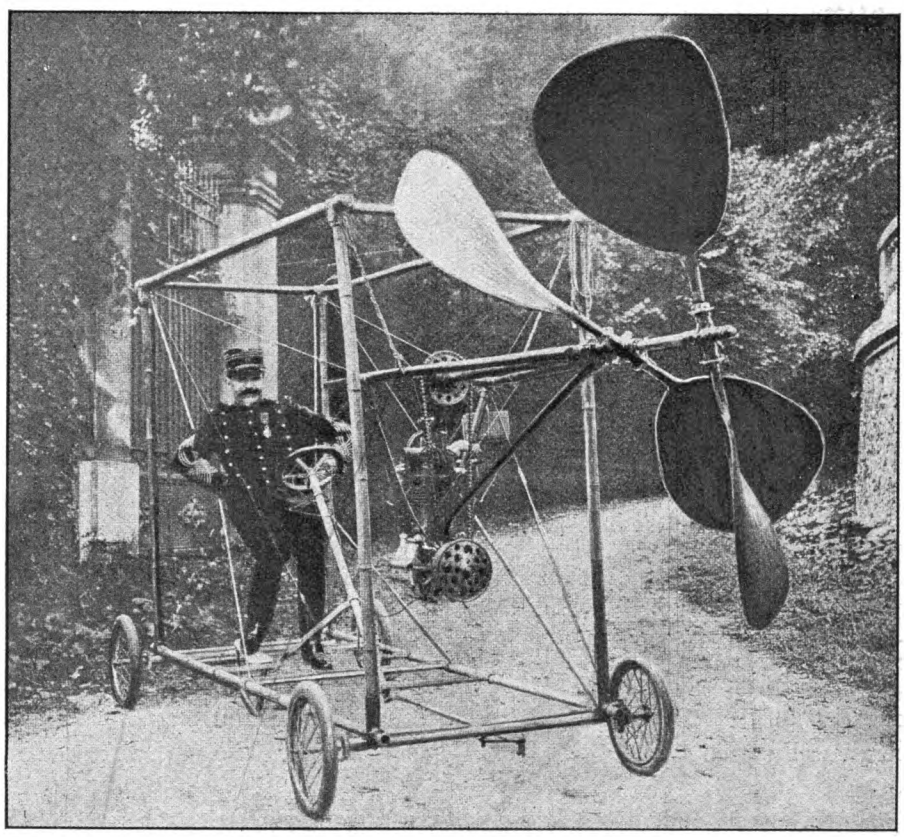
Kaptajn Ferbers Luftskrueautomobil.

De senere Aars Forsøg med Aëroplaner har bragt Luftskruen paa Moden; det er derfor ret forstaaeligt, at man nu har givet sig til at undersøge, hvorvidt Luftskruer med Fordel kunne anvendes til mekanisk Fremdrift af andre Ting end netop Luftskibe f. Eks. Cycler eller Vogne.

Kaptajn Ferbers Luftskruevogne er bygget af Staalrør og hviler paa 4 smaa Hjul med Luftringe. Stellet er forstærket ved Hjælp af Barduner, Forhjulene bliver styrede ved Hjælp af et Svinghjul, ligesom paa et Automobil. Foran Vognstyreren er ophængt en meget let 16 HK. Peugeot Motor, denne driver en vandret Aksel, og paa dennes Frontside findes 2 dobbeltvingede Luftskruer.

Om denne Motor kan man altsaa virkelig sige, at den er luftkølet. Naar Vingerne gaar rundt kører Vognen fremad, og kan efter sigende opnaa en ret stor Hastighed.

Praktisk Betydning vil dette Køretøj sikkert ikke faa, men det har Interesse som Kuriosum.



Den bedste Damp-Vaskemaskine er

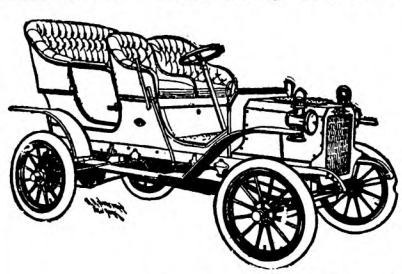
„Hafnia“

som vises i Virksomhed hos Eneforhandlerne:

hver Mandag Kl. 1
Østerbrogade Nr. 6
Chr. Jeppesen,

og hver Tirsdag Kl. 1
Nørrevold Nr. 12 **Semler & Matthiassen.**

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

❋

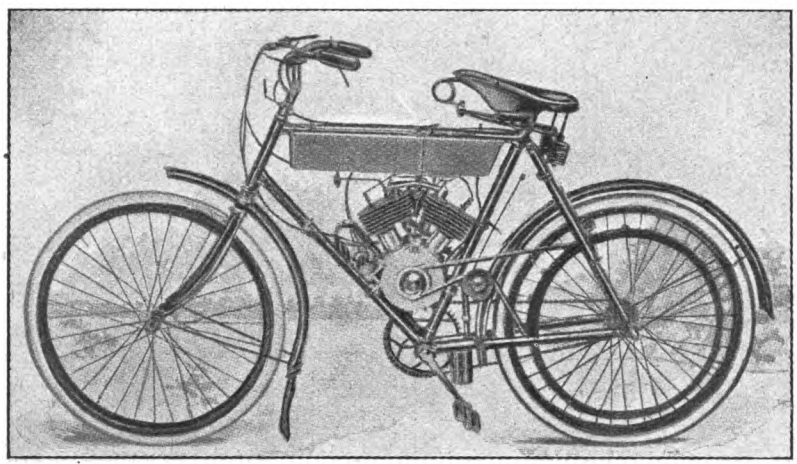
Bedste amerikanske Fabrikat

❋

Generalagenter for Skandinavien:
Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

„La Moto-Reve".

Spørgsmaalet, eller Problemet om man vil, den lille, lette Turist-Motorcycle, som paa Trods af sin ringe Vægt udvikler tilstrækkelig Kraft til at gaa op imod Vinden og forcere enhver Bakke, syntes at ligge i Luften. „La Motosacoche," den lille, fikse Motor, som kan paasættes enhver Cycle, har vi flere Gange haft Lejlighed til at omtale her i Bladet; denne Motor nærmer sig stærkt til Idealet, men den lille Cyclemotor vi i det følgende skal omtale, syntes næsten at være Høg over Høg.



„La Moto-Reve" er konstrueret af en Ingeniør David og fabrikeres af Firmaet Küstner og Retor, Genf, Svejts.

Motoren er paa 2 Cylindre, udvikler 2 Hestes Kraft og er forsynet med Magnettænding.

De Fordele, der opnaas ved at anvende denne Model som Cyclemotor, er følgende:

2 Cylindre giver Motoren en blødere og jævnere Gang, saaledes at de Stød og Rystelser, som baade Motor og Stel er udsatte for i de enkeltcylindrede Maskiner, saa godt som ophæves, 2 Cylindre giver en for Rytteren behageligere Kørsel, tager lettere Bakkerne og gaar mere lydløst, som Følge af de smaa, hurtigt paa hinanden følgende Eksplosioner.

Hvad angaar selve Magneten, da er denne et helt lille, mekanisk Vidunder, som har voldet meget Hovedbrud, før den kunde fremstilles i sin nuværende Skikkelse. Det er, indtil Dato, den i Vægt og Størrelse mindste Elektromagnet, som endnu er konstrueret. Den vejer kun 2 Kg. 400 og giver Lysbuegnister, som ikke staar tilbage for de originale Bosch-Magneters.

Magneten ligger foran de 2 Cylindre og danner sammen med disse ligesom en Vifte, som nøjagtig udfylder Cyclestellets Vinkel forneden. Det hele bliver befæstet solidt til Stelrørene ved Hjælp af 3 Spændestykker, saaledes som vist paa Tegningen.

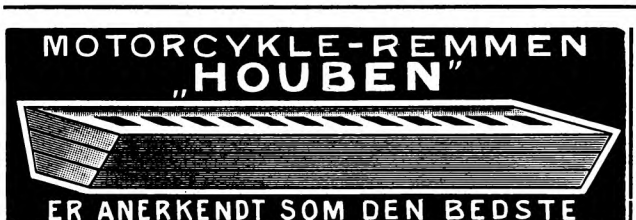
Hver Cylinder har 50 m/m Boring og 70 m/m Slaglængde og udvikler en Kraft af mindst 1 HK. Imellem dem ligger Karburatoren, som er fuldstændig frostfri.

Kraftoverføringen fra Motoren til Magneten besørges af Tandhjul, beskyttede ved et støvtæt Dæksel.

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

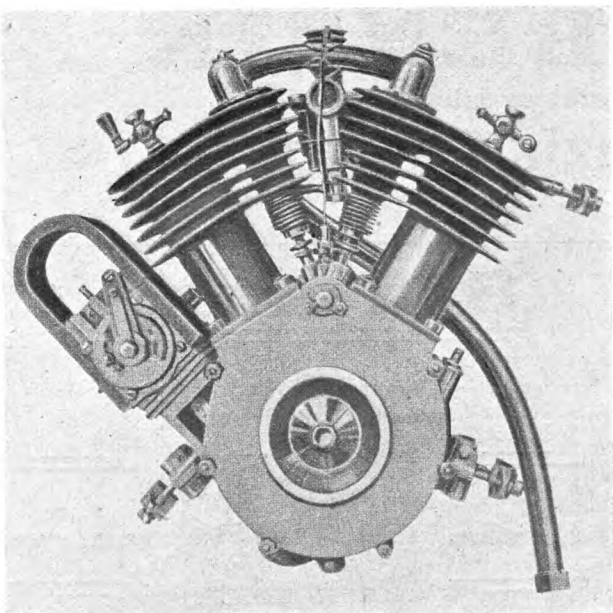
Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.



Faas hos enhver Cyklehandler.

Tegn Abonnement paa MOTOR

1 Kr. 25 Øre Kvartalet — 20 Øre pr. Nummer



Magneten er ved Hjælp af en meget snedig Anordning reguleret saaledes, at Gnisten stadig falder, naar Kompressionen er paa sit Højeste, herved bortfalder den Hane, som ellers bruges til Regulering af Tændingen.

Magnetens Fart reguleres saaledes udelukkende ved at aabne mere eller mindre for Gastilførelsen.

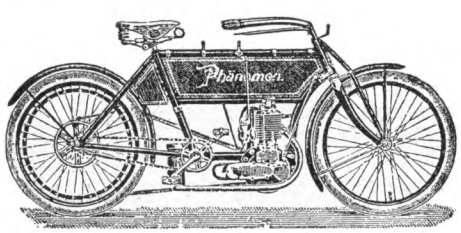
Kraftoverføring til Baghjulet sker ligesom paa Motosacoche ved Hjælp af en rund, snoet Rem, som kan strammes efter Ønske. Paa Grund af Motorens bløde og regelmæssige Gang undgaas det, at Remmen rives i Stykker ved Remsamleren. Beholderen rummer $3^1/_2$ Pot Benzin, tilstrækkelig til at køre 18-20 Mil; Maskinens Hastighed kan reguleres fra 1-8 Mil i Timen.

Hele denne lille Motorcycle har et ret elegant Ydre, og den samlede Vægt overskrider ikke 32 Kg., skønt Cyclen er bygget meget stærk og er forsynet med svære Motorringe.

Motoromnibusser i Ungarn.

Det ungarnske Omnibuskompagni har besluttet at købe 60 Automobil-Omnibusser. For at træffe sit Valg imellem de talrige tilbudte Mærker, afholder Kompagniet en Konkurrencekørsel under den internationale Automobiludstilling i Budapest i næste Maaned.

Vore Sporvejsselskaber burde optage denne Idé og benytte Lejligheden, naar der afholdes Automobil-Udstilling her i Byen. Ved en saadan Udstilling er der jo samlet mange forskellige Vogne.

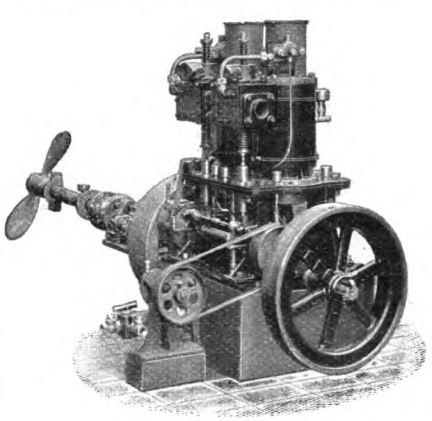


Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik **DAN** Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

WOLVERINE

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige**. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED **H. JACOBSEN**

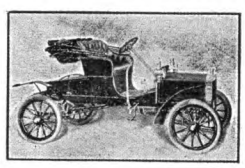
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3877. Telegram-Adr.: „Wolverine".

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

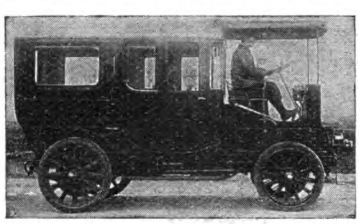
Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

Dansk Automobilselskab

24 HK.

Turist-Automobil.

12000 Kr.



11 Personer.

Ringe Benzinforbrug.

12000 Kr.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

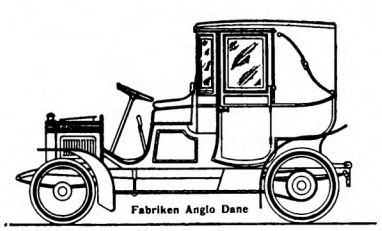
Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5″. Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.



Patent i flere Stater.

Vore Vogne har, foruden den Fordel at være dansk Fabrikat, mange andre: billigste Drift, nem Betjening, manøvrerer bedst, er driftsikre, kræver ingen Fagkundskab. Vi tillader enhver Køber at forsøge om noget Maskineri kan ødelægges ved Fejlgreb. Men vil De opnaa disse Resultater og Fordele, kan De kun benytte Vogne fra

Fabriken „ANGLO DANE",

H. C. Frederiksen & Søn

Roskildevej 39, Kbhvn. F. **Telf. Valby Nr. 7.**

F. SCHMITTO

Cand. polyt.

Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.

Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.

WESTEND 11 — KØBENHAVN V.

Telefon Vester 312 x.